Dla członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa bezpłatnie

WIADOMOŚCI L. O. P. P.

KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO W POZNANIU

Rok II	Poznań, czerwiec-lipiec 1926	Nr. 11-12

Na prowincję!

Nowy Zarząd Komitetu Wojewódzkiego LOPP w Poznaniu ukonstytuował się ostatecznie w czerwcu rb. Skład obecnego Zarządu naszego Komitetu jest następujący: prezes — p. inż. Włodzimierz Gruetzmacher, wiceprezes — p. płk. Sztabu Gen. pilot S. Abżołtowski, dowódca 3. pułku lotniczego, skarbnik — p. radca Morzycki, członkowie Zarządu: pp. ppłk. pilot Abakanowicz, X. Noryśkiewicz, w-kurator Stein, dyr. Tułacz, dyr. Wawrzyniak, dr. Wnęk, sekretarz — p. mjr. Szt. Gen. pilot Marjan Romeyko.

Nowe władze Poznańskiego Komitetu Ligi zakroiły plan swojej pracy na wielką skalę. Projekty, powstałe w łonie Zarządu, świadczą o dużym rozmachu, o zrozumieniu najaktualniejszych potrzeb, o szczerem oddaniu się sprawie. Czytelnicy nasi za chwilę stwierdzą na tych szpaltach prawdziwość powyższych słów. Gdy te słowa piszemy, kieruje nami w pierwszym rzędzie radość, że niezadługo usunięte zostaną dotychczasowe bolączki członków Ligi, niedomagania, które częstokroć powodowały zniechęcenie do LOPP.

Czytelniku! Przesyłamy ci dzisiaj zapowiedź spełnienia Twych najgorętszych życzeń: już wkrótce przylecą w Twoje strony, wylądują w pobliżu Twego domu, — własne nasze samoloty, samoloty Ligi Obrony Powietrznej Państwa! Możemy się bowiem poszczycić posiadaniem własnych płatowców, zawdzięczamy to energicznej pracy dawnych władz naszego Komitetu, lecz przedewszystkiem zawdzięczamy to Wam, Czytelnicy nasi! Wasza ofiarność dała skrzydła płatowcom Ligi — do Was więc będą teraz przylatywać. Nie wątpimy, że na wiadomość o przylocie samolotu podążycie wszyscy na jego spotkanie. Nasi prelegenci wygłaszać będą, natychmiast po wylądowaniu płatowca, krótkie treściwe przemówienia, objaśniające budowę ptaka. Piloci zabierać będą pasażerów na loty dokoła Waszych miast i wsi! Czytelnicy! Każdy z was będzie miał odtąd możność wznieść się w błękitne przestworza, oglądać ziemię z wysokości kilkuset metrów!

Lecz, jeśli pragniecie tych lotów, jeśli chcecie zetknąć się z lotnictwem zbliska, musicie przyjść nam z pomocą. Samolot nie może wylądować, jeśli nie znajdzie odpowiedniego terenu — konieczne są na to lotniska, chociażby najbardziej prymitywne. Musi to być gładkie pole, porośnięte trawą lub koniczyną. Koszta jego założenia są minimalne, wchodzi tu w grę głównie wyrównanie terenu. Na ten cel konieczne są pieniądze — zależy to w zupełności od Was, członków Ligi! Chcecie, by nasze samoloty do Was przybyły, chcecie mieć możność latania — nie zapominajcie więc o Waszym chlubnym obowiązku — o składkach członkowskich. Z nich bowiem, z tych drobnych sum, budujemy przyszłość Ojczyzny, stwarzamy powietrzną zaporę przeciw wrogom.

Prelegenci nasi przybywać będą do Was z odczytami, które ilustrować będą przezroczami — obrazami świetlnemi. Wyjaśnią oni Wam skryte tajniki życia lotniczego, znaczenie płatowców i ich olbrzymią rolę w dzisiejszych czasach. Filmy lotnicze, które zaczniemy wyświetlać w kinach, ukażą oczom członków Ligi wspaniałe panoramy widoków lotni-

czych, zmagania się pilota z atmosferą, karkołomne akrobacje lotnicze. Chcemy bowiem dać Wam dokładny obraz lotnictwa — jakże bowiem możecie interesować się niem, gdy go nie znacie!

Czytelniku! Musimy nawiązać z Tobą ścisły kontakt — musimy poznać Twoje życzenia i wątpliwości, Ty zaś powinieneś znać dokładnie nasze prace i poczynania! Gdy pragniesz jakichkolwiek wyjaśnień — pisz do nas, damy Ci zawsze na łamach „Wiadomości" wyczerpującą odpowiedź. Wszystkie Wasze życzenia starać się będziemy spełniać! Ty zaś odwdzięczaj nam się swemi składkami i werbuj nowych członków dla Ligi! Ramię przy ramieniu — stworzymy dzieła wspaniałe. Trzeba pracy — trzeba entuzjazmu! Bierzcie przykład z ościennych Niemiec lub Rosji — tamtejsze Ligi Lotnicze, to potęgi! Czyż nie zdolni jesteśmy przeciwstawić się obcym siłom? Przeciwnie — stać nas na to, by światu zaimponować! Każdy z was, czytelnicy, przyczyni się — jak może najlepiej — do wspaniałego rozkwitu naszego powietrznego mocarstwa!

Pracujemy. Wkrótce na lotnisku w Ławicy odbędzie się poświęcenie dwóch wielkich hangarów, na których widnieją litery L. O. P. P. To nasze własne hangary! To nasz dorobek. Z hangarów ich wylecą w najbliższej przyszłości nasze własne samoloty. Do Was, czytelnicy, do Was, na wszystkie strony Wielkopolski — NA PROWINCJĘ!

Bogusław Dobrzycki.

Reorganizacja L. O. P. P.

Od Redakcji: Poniżej zamieszczamy artykuł pióra b. prezesa Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu, p. inż. Dobrzyckiego. Zwracamy uwagę Czytelników na wielką aktualność poruszonej sprawy: mamy w pierwszym rzędzie na celu wywołanie ożywionej dyskusji na temat Podsekretarjatu Stanu dla Lotnictwa Cywilnego oraz reorganizacji L. O. P. P. Dyskusja będzie dowodem zajęcia się tą wielką sprawą, którą najwyższy czas realizować.

Kryzys finansowy i ekonomiczny, jaki obecnie przeżywamy, odbija się nader niekorzystnie na bycie i rozwoju L. O. P. P. Zniechęcenie społeczeństwa wywołane zastojem w przemyśle, handlu i rzemiośle nie tylko, że przeszkadza dalszemu rozwojowi Ligi, ale nawet zagraża jej życiu i egzystencji.

Jeżeli chcemy przeto utrzymać tą naszą wspaniałą zdobycz Ligi, z której słusznie dumni być możemy wobec całego świata, jeżeli pragniemy rozwinąć Ligę do tej potęgi, do jakiej, stwarzając ją, pragnęliśmy doprowadzić, jeżeli wreszcie nie chcemy, żeby Liga, nie rozwijając się, a tem samem powoli zamierając, stała się martwą, a wreszcie i zanikła zupełnie, to musimy bezwarunkowo i jak najszybciej przystąpić do reorganizacji Centralnego Zarządu Ligi oraz jej Rady Nadzorczej.

Zastrzegam się tutaj wyraźnie, że memorjał mój nie ma być ujemną krytyką dotychczasowej działalności Ligi — pełnem uznaniem zaznaczyć muszę, że to, co dotąd Centralny Zarząd stworzył w stadjum organizacyjnem Ligi jest wspaniałe i pozazdroszczenia godne. Stan organizacyjny Ligi jednakże już się skończył, musimy przystąpić do jej konsolidacji i utrwalenia. Koniecznością przeto jest przeprowadzić teraz pewne zmiany i uzupełnienia dla ustalenia bytu Ligi oraz jej dalszego rozwoju.

Dotychczasowy system zarządzania, oraz administrowania Ligą w sposób, że tak nazwę, kolegjalny, gdzie brak było naczelnej głowy, oddającej całą swą inteligencję, pracę i energję dla sprawy Ligi, musi być bezwzględnie usunięty i zmieniony.

Ligą może zarządzać skutecznie tylko jeden człowiek — człowiek, postawiony na takiem stanowisku odpowiedzialnem, stałem i społecznem, że dawać będzie całemu społeczeństwu pełną gwarancję odpowiedniego i celowego kierowania Ligą, oraz skutecznego nadzoru nad jej mieniem i rozwojem.

Takim człowiekiem odpowiedzialnym, cieszącym się powagą stanowiska, oraz zaufaniem całego społeczeństwa, takim Kuratorem Ligi — kuratorem czynnym w całem tego słowa znaczeniu, może być tylko Podsekretarz Stanu dla Spraw Lotnictwa Cywilnego.

W jego ręce musi być złożony naczelny nadzór, oraz główne wytyczne kierownictwa nad wszelkiemi sprawami Ligi, on musi mieć prawo zawieszania wszelkich tych zarządzeń Centralnego Zarządu, które uważać będzie za szkodliwe dla bytu i rozwoju Ligi i przedkładania takowych Walnemu Zebraniu Ligi do rozstrzygnięcia, jemu wreszcie musi być poruczone naczelne kierownictwo całej polityki lotniczej Ligi. Polityka lotnicza Liga nie może być improwizowana, a głęboko obmyślana i ustalona wszelkimi miarodajnymi czynnikami rządowymi i cywilnymi, polityka taka musi być przewidziana na okres lat kilku.

Tak ustalony naczelny nadzór, oraz kierownictwo Ligi, da członkom Ligi, oraz całemu społeczeństwu pełną gwarancję, że moralne oraz finansowe wysiłki społeczeństwa będą należycie zużytkowane na cele prawdziwej obrony państwa.

W łączności z reorganizacją głowy Ligi musimy także jeszcze pomyśleć o dalszych zmianach w składzie Rady Nadzorczej Ligi. Wobec tego, że członkowie Ligi są i powinni nadal pozostać członkami dobrowolnymi i z przekonania, nie krępowanymi żadnymi rządowymi nakazami lub rozporządzeniami, muszą wszyscy członkowie brać czynny udział w najważniejszych postanowieniach Ligi. Raz na rok odbywające się Walne Zebranie Ligi nie wystarcza i nie daje członkom dostatecznego poglądu, oraz nadzoru nad czynnościami Rady Nadzorczej i Centralnego Zarządu Ligi, koniecznem przeto jest wprowadzenie zwiększonej ilości czynników zaufania członków Ligi do Rady Nadzorczej. Takimi czynnikami są przewodniczący Komitetów Wojew. i Samodzielnych — przewodniczący ci muszą przeto wejść w skład Rady Nadzorczej, by w ten sposób, zbliżając członków i społeczeństwo z Centralnym Zarządem, umożliwić i ułatwić im nadzór nad zarządzeniami głowy Ligi. Ponieważ jednakże tak powiększony skład Rady Nadzorczej byłby aparatem ciężkim i trudnym do zwołania, trzeba z łona Rady Nadzorczej wyłonić Komitet ścisły, składający się z czterech członków, będący równocześnie „Ścisłą Radą Ligi" przy jej Kuratorze. Rada ta Ligi musi obowiązkowo zbierać się raz na miesiąc w Warszawie, by tam wspólnie z Kuratorem omawiać i ustalać wszelkie zasadnicze i najważniejsze plany i poczynania. Przy obradach „Ścisłej Rady Ligi" posiadać winien głos rozstrzygający Kurator Ligi. Rada ta musi obowiązkowo składać pisemne sprawozdania ze swych posiedzeń, uchwał i czynności członkom Rady Nadzorczej, tak że w ten sposób przewodniczący Komitetów Wojew. i Samodzielnych, a przez nich wszyscy członkowie Ligi będą stale poinformowani, co się w Lidze dzieje — prócz tego sprawozdania te muszą być ogłaszane w miesięcznie wychodzących „Wiadomościach L. O. P. P." rozdawanych bezpłatnie wszystkim członkom Ligi oraz prasie wszystkich odcieni politycznych. Plenarne posiedzenia całkowitej Rady Nadzorczej odbywać się będą cztery razy do roku.

W ten sposób przeprowadzona reorganizacja Centr. Zarządu oraz Rady Nadzorczej da możność brania udziału wszystkim członkom Ligi w najważniejszych jej planach i poczynaniach. Członkowie, obznajmieni z pracami „Ścisłej Rady Ligi", mogą każdego czasu przez swych przewodniczących Komitetów Wojew. i Samodzielnych, jako członków Rady Nadzorczej Ligi, wystąpić do Centralnego Zarządu z przedstawieniami, względnie planami i życzeniami, przez co wzrośnie zaufanie społeczeństwa do Ligi, a tem samem zagwarantujemy konsolidację Ligi oraz jej dalszy rozwój.

Równocześnie ze zmianą wewnętrznego ustroju L. O. P. P., trzeba będzie także przystąpić do odpowiedniej reorganizacji Centralnego Zarządu Ligi — rozważanie jednak szczegółowe na tem miejscu nad tą kwestją prowadziłoby za daleko.

Jak już z oznaczenia stanowiska Podsekretarza Stanu dla lotnictwa cywilnego wynika, do dalszych zadań i obowiązków tegoż Podsekretarza Stanu należałby nadzór nad lotnictwem cywilnem, to jest nad wszystkimi linjami lotniczymi komunikacyjnymi, oraz cywilnym przemysłem lotniczym. Przykład innych państw europejskich, które stworzyły już dość dawno podsekretarjaty stanu dla spraw lotnictwa cywilnego, konieczność rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce, celowa polityka lotnicza, tak wewnątrz kraju, jak i w stosunku do zagranicy, a wreszcie prestige Rzeczypospolitej wobec innych państw, są to pokrótce tylko najważniejsze powody wykazujące konieczność stworzenia takiego Podsekretarjatu Stanu dla Cywilnego Lotnictwa w Polsce.

Złączenie naczelnego nadzoru Ligi ze sprawami linji komunikacyjnych, oraz przemysłu lotniczego w Polsce w jednem ręku Podsekretarza Stanu, wpłynąć musi nader korzystnie na całokształt polityki lotniczej, oraz rozwoju lotnictwa w Polsce. Koszta, jakie chwilowo Skarb Państwa przez stworzenie Podsekretarjatu Stanu poniesie, będą minimalne, Liga musiałaby, tak jak i dotąd, ponosić sama swoje koszta administracyjne, nadzór nad linjami komunikacyjnemi obciążą już teraz Ministerstwo Kolei, tak że jedynie koszta Podsekretarza Stanu, oraz personelu do nadzoru przemysłu cywilnego, obciążyłyby dodatkowo Skarb Państwa. Kwoty tak nikłe, że nie mogą wchodzić w rachubę przy naszym krytycznym stanie finansowym wobec ogromnych korzyści, jakie dać musi zespolenie całej gospodarki lotniczej w jednym odpowiedzialnym ręku, a wreszcie wobec bezwarunkowej konieczności utrzymania, skonsolidowania i rozwoju Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Czy Podsekretarjat Stanu miałby być stworzonym przy Ministerstwie Kolei lub też Ministerstwie Handlu i Przemysłu, jest kwestją drugorzędną — zasadniczą jednakże i piekącą, a nawet niecierpiącą zwłoki, jest utworzenie takiego posterunku, łączącego w sobie sprawy Ligi oraz Lotnictwa Cywilnego w całej Polsce.

Ot,

Z zapomnianych kart lotnictwa.

Chęć podboju atmosfery, swobodnego naśladowania lotu ptaków, które niemal bez przeszkód w dowolnym kierunku prują fale powietrznego oceanu, od prawieków nurtowała w duszach ludzkich, kazała myśli wzlatać nad poziomy!

Z wieków dawnych pozostała myśl legend o ludziach latających, które swą poezją pociągały jednostki najróżniejszych stanów i pochodzenia. Na cmentarzysku ofiar podboju powietrza spotykamy zarówno imiona kowali jak i markizów, togi profesorskie i korony władców, kaptury mnisie i szbiełka mędrców.

Wyszydzani przez współczesne tłumy ludzi „trzeźwych" i „praktycznych", wyśmiani jako „głupcy", wszyscy ci romantycy ginęli pod drzazgami dziwacznych wozów latających, albo w najlepszym razie, straciwszy swój cały majątek na polu badań lotniczych, marli nieraz z głodu, w brudnych zakamarkach przedmieścia, z rozpaczą rzucając potomnym ostatnie swe słowa: „Nie chorujcie na okropną chorobę lotnictwa, bo ona was poźre, zabije i zniszczy"!

Ale na ich miejsce przychodzili nowi, aby mierzyć siłę na zamiary i wpatrzeni w światło idei, której urzeczywistnienie miało otworzyć ludzkości nowe drogi, swą nutą nadziei kładli stopniowo podwaliny pod skrzydła przyszłych lotów.

Jedną z najstarszych legend jest podanie świata starożytnego o tajnej sekcie „hyperboreów", której członkowie wznosili się w powietrze za pomocą dymu.

Pelazgowie, którzy zamieszkiwali Grecję w czasach przedhistorycznych, odznaczali się wysoką kulturą i słynęli ze swych czarownic, które z gór wysokich zlatywały się w doliny za pomocą worków, wypełnionych dymem.

Uczeń słynnego matematyka starożytnej Grecji Pytagorasa, imieniem Architas, wynalazł powszechnie znaną dzisiaj śrubę i dziecinną zabawkę — latawiec, jest to prototyp współczesnego samolotu: płaszczyzna latawca odpowiada skrzydłom aeroplanu, a sznurek — silnikowi.

Tenże Architas miał podobno zbudować sztucznego gołębia, „który wznosił się w górę za pomocą wagi, a poruszał swobodnie w powietrzu za pomocą tchu, znajdującego się we wnętrzu".

Królowi perskiemu Ksyaksaresowi magowie Wschodu mieli ofiarować tron latający, podtrzymywany w powietrzu przez cztery orły żywe. Legendy brytyjskie mówią o ojcu króla Lear'a, który na swym aparacie żaglował nad miastem Trinovante i, straciwszy równowagę, poniósł śmierć na dachu świątyni.

Sagi skandynawskie wspominają o ucieczce z niewoli na aparacie latającym króla Nidinga i o kowalu Wielandzie, który zrobił sobie ubranie ze skrzydłami i poleciał na nich do Zelandji.

W Chinach podobno już na 4000 lat przed Chrystusem w dniu koronacji cesarza Fo-Kjena dokonano wzlotu za pomocą dymu.

Podania te dowodzą niezbicie, iż w głębokiej starożytności istniały już próby wznoszenia się w powietrze.

Wśród misternych sklepień średniowiecznego klasztoru, zatopiony w księgach ówczesnej mądrości, sędziwy mnich Bacon Roger, docteur admirable XIII-go wieku, w pamiętnikach swych zostawił wieszcze słowa:

„Można będzie budować statki, co popłyną po wodzie bez wioseł i wielkie okręty, prowadzone przez jednego człowieka, a płynące szybciej od pędzonych przez tłumy wioślarzy. I zrobią kiedyś wozy, co potoczą się z niezmierną szybkością, choć będą bez zaprzęgu

A na końcu zrobią maszyny do latania, w których człowiek usiądzie i poruszy mechanizm..."

Inny znowuż mnich opactwa benedyktyńskiego, Olivier Malmesbury, uniesiony czarem piękna legendy Ikara, który próbował uciec z labiryntu na Krecie za pomocą skrzydeł, sklejonych woskiem z piór ptasich, buduje sobie skrzydła na ręce i nogi według opisu skrzydeł Ikarowych, podanego przez poetę Owidius'a.

Gdy skrzydła były już gotowe, zapowiedział pierwszą próbę swego lotu i wobec licznie zgromadzonych tłumów skoczył z wieży kościelnej. Ale skrzydła były za słabe i mnich, złamawszy obie nogi, został kaleką.

Do końca życia nie mógł odżałować, iż kalectwo nie pozwala mu na dalsze próby i z wielkim zapałem opowiadał zawsze o swym pierwszym locie, dodając:

„Gdybym był jeszcze przyprawił sobie skrzydła w kształcie ogona ptasiego, zobaczylibyście, że doświadczenie wypadłoby inaczej".

W XVII w. znakomity fizyk włoski jezuita Franciszek Lana-Terzi opracował projekt statku powietrznego, który przypominał łódź rybacką z żaglem, utrzymywaną w powietrzu za pomocą kul wydrążonych. Projekt ten był jednak niewykonalny przy ówczesnych środkach technicznych.

Na początku XVIII w. ks. Bartolomeo Laurenco de Gusman z Lizbony skonstruował pierwszy balon w Europie, wyprzedzając o lat kilkadziesiąt Montgolfierów, którzy uważani są powszechnie za twórców aerostatku. Balon zakonnika Gusmana był w kształcie kosza upleciony z ciemnej wikliny i wyklejony wewnątrz papierem. Aby balon wypełnić ciepłem powietrzem, rozpalono pod nim ognisko.

Wynalazca dokonał lotu w obecności rodziny królewskiej przy entuzjastycznych okrzykach zgromadzonej stolicy i osiągnął wysokość 200 m. Przy lądowaniu wiatr uderzył koszem o mur, tak iż śmiały zakonnik omal nie postradał życia. Za swą genjalność uzyskał tytuł profesora uniwersytetu.

Powszechnie mówi się o tem, iż słynny pilot francuski Bleriot pierwszy w 1906 r. przeleciał przez kanał La Manche i od tego czasu poczęto mówić o możliwości nawiązania komunikacji powietrznej poprzez Atlantyk między Europą i Ameryką. Tymczasem, jak wynika ze świadectw, znalezionych w bibljotece miejskiej w Bergamo (Włochy), o półtora wieku wcześniej tę samą drogę, co i Bleriot, z Calais do Douvres'u, odbył jezuita ks. Andrzej Grimaldi z Civitavecchi. Maszynę swą zbudował jeszcze w Indjach, gdzie bawił jako misjonarz. Był to dwuskrzydłowiec z kadłubem w kształcie ptaka, wyrobionym z drzewa korkowego, zaopatrzony w mechanizm zegarowy, gdyż silników wówczas nie znano.

Z Douvres'u poleciał nad Londyn i szczęśliwie wylądował w Windsor'ze, gdzie mu mechanicy londyńscy obiecali konstrukcję ulepszyć i zwiększyć szybkość jego samolotu.

Ks. Grimaldi zamyka długi korowód osób stanu duchownego, którego poszczególni przedstawiciele bardzo gorliwie pracowali na polu lotnictwa i położyli niemałe zasługi.

Dalszym doświadczeniom i wynalazkom sprzeciwił się stanowczo Kościół, zakazując wszelkich tego rodzaju prób, gdyż znaleźli się mędrkowie, którzy we wzlotach upatrywali wyjaśnienie, w jaki sposób odbyło się Wniebowstąpienie Chrystusa.

W Polsce za czasów Władysława IV miał pono fruwać ze swobodą ptaków na zrobionych przez siebie skrzydłach profesor Akademji Krakowskiej — Łukasz Piotrowski. Jeden z kronikarzy podaje wzmiankę następującą:

„Gdy raz przedstawiał w swoim djalogu genjusza na skrzydłach, które sam przyrządził, przez dach Nowodworskiej

larsy z przedmieścia, Retoryką zwanego, na teatr przyleciał i po odprawionej scenie na swoje miejsce odleciał".

Za panowania Ludwika XIV ślusarz francuski, niejaki Besnier, od lat dziecinnych z uporem manjaka pracował nad zbudowaniem skrzydła, składającego się z drewnianego szkieletu, obciągniętego muślinem. Po kilkunastu latach skonstruował sobie parę dużych skrzydeł, które składały się i rozwijały za pomocą systemu sznurków, przyczepianych do rąk i nóg wynalazcy. „Journal des savants" z wielkim entuzjazmem opisuje loty ślusarza Besnier, dokonane w 1679 r., podając, iż mógł on przelecieć nawet przez szeroką rzekę.

W tymże samym czasie margrabia de Becqueville zapowiadał przelot ze swego mieszkania na drugi brzeg Sekwany. Tłumy Paryżan zbiegły się podziwiać jego sztukę i zgotowały gorącą owację margrabiemu. Samolot jego składał się z 4 skrzydeł, przypiętych do rąk i nóg. Okazały się jednak one nie dość silne i zbyt małe, gdyż wynalazca doszybował tylko do brzegu Sekwany i runął na statek, łamiąc sobie nogę.

Obok konstruktorów cały szereg pisarzy piórem propagowało ideę lotu, z których jedni zgodnie z ówczesnym duchem czasu starali się udowodnić, że człowiek ma przyrodzone prawo do latania, inni znowuż, chcąc ująć problem lotu w formy naukowe, podawali fantastyczne sposoby latania.

Jan Wilkins z XVII w. w swoim „Traktacie w ruchach mechanicznych" pisze: „Latać można za pomocą Boga względnie djabła, gdy dobre lub złe duchy podtrzymują grzesznego człowieka; albo można wznieść się w powietrze, zaprzęgając sobie wielkie ptaki, jak to według licznych opowiadań czyniono w starożytności; albo wreszcie trzeba sobie przyczepić do ciała skrzydła; albo trzeba sobie sporządzić wóz latający"

Wszystko to byli marzyciele i dyletanci, którzy w labiryncie nieświadomości szukali dróg wyjścia, zwodzeni przez błędne ogniki pomysłów nie do urzeczywistnienia, ale pracą swą podtrzymywali legendę lotu, nie dali zaginąć idei w niepamięci wieków.

Legendy odchodzą powoli w cień zapomnienia wobec metalowych samolotów, potęgą swej techniki niemal z dniem każdym wchodzących do coraz to nowych dziedzin współczesnego życia.

Wśród tysiącletnich swych dziejów naród polski na skrzydłach swej jazdy, w wichrowym jej pędzie, zdobył dumne miano przedmurza chrześcijaństwa! Dziś jest najwyższy czas, abyśmy w imię dziejowej tradycji legendy skrzydeł husarskich zamienili w czyn potęgi własnego lotnictwa.

Janusz Wilatowski.

Jak to Pan Zagłoba z Imć Rzędzianem podróż samolotem „Aero" odprawowali.

— Wnętrze małe, jakoby w kolasce, na włoską modłę budowanej. Miejsc jeno cztery, skórą przednią obitych — a przecie człowiekowi wdzięcznej statury siedzieć cale wygodnie, a i szkliwa przystojne w okienkach, aby prospektus wdzięczny, co w dal galopem umyka, ujrzeć było można. Zawszem był ryzykant wielki i dowcip za dobrych czasów miałem niepowszedni — ale gdyby powiedział mi kto, że tak oto będę, jak ptak w przestworzach, latał, jako żywo wnetbym takiego fantastę z miejsca splantował, a i na szable nawet z panem Michałem pozwał, jako że nigdy nawet wymyślną fraszkę w nos dmuchać sobie nie pozwalałem i nie pozwolę...

Głos pana Zagłoby zagłuszył na chwilę głośniejszy warkot motoru. Pan Rzędzian poprawił się na siedzeniu i niespokojnie wyjrzał przez okienko. Uciekała w dal, kreślona ręką natury, wspaniała mapa kraju. Tu i ówdzie zalśniła w słońcu wstęga wody, uderzyły w oczy ciemniejszą plamą na tle krajobrazu — lasy.

— Oj, jegomość, jegomość — prawił imć Rzędzian — w jakich czasach teraz ludziska żyją. Dziaduś (ten co to z Jaworskimi procesował się) powiadał mi, że dawniej jeno djabły a czarownice z Łysej Góry na miotłach takie ucieszne peregrynacje w powietrzu odprawowywały, że w całych Świętokrzyskich Górach wicher taki z tego powstawał, że drzewa łamał, a wizg i pisk przytem okrutny się podnosił — a tutaj maszyny takie po naszej Polsce latają, że i dawniej nikt wiary nie dałby. —

— No, no? — w podziwie jąkał imć Rzędzian.

A pan Zagłoba sapał, a mrugał ku własnej uciesze zdrowem okiem, a pasa z ukontentowania poprawiał, że to niby takiej peregrynacji, jeno orłom przystępnej, może zakosztować. I znowu zaczął, ile że gadatliwy był mocno.

— Nie tak mi dziwno było, kiedy w niebieskie rejony wieść przyszła z ziemi, że maszyny wodą pędzone po żelazach latają, że po drogach kamieniem bitych samojazdy przedziwne pędzą — bo co po ziemi, to po ziemi, co na kołach, to na kołach — ale żeby tak niby tego w powietrzu — to gdybym tu cale przystojnie nie siedział, wiary nie dałbym.

— Wyjrzyj no Rzędzian, gdzie my jesteśmy, boć to niedawno w Poznaniu byliśmy, a już zdaje się szmat kraju przelecieliśmy, że chwil kilka, a oglądać się będzie trzeba, czy kolumna Zygmunta nie ukaże się w dali.

— Oj jegomość, nic ja rozeznać teraz nie potrafię, gdzie lasy były, to widać pszenicę co przedniejszą sieją, bo jakoby bursztynu z nad morza rozsypał. A i poletek w jedną stronę, drugą i trzecią, jakby u nas w zaścianku — widać już tak synów na-

płodzili panowie, że ino takie fortunki w rękach dzierżą.

— Głupiś, Rzędzian. Kmiotków to pola, którzy w Ojczyźnie teraz siłę wielką stanowią i prerogatywa znaczne posiadają, jako że wszystkie stany zarówno wobec Majestatu Rzplitej zrównano. — Tu przerwał pan Zagłoba, odsapnął i okiem w podziwieniu srogiem ciągle wiercąc, znów zaczął. — Dawno to już być powinno. Zawszem do wszelakiej biedoty lgnął sercem i pospólstwom miłował, za co mnie na rękach wszelakie hultajstwo nosić chciało, na godność i wiek mój nie zważając. Aleć to pewnie już i Sieradzkie. Zacne koniki sieradzanie na tych łęgach hodowali, a i miody w piwniczkach przednie, a i podwiki okrutnie w tej ziemi dorodne, nie jednej . . . .

Siedziałem w kąciku kabiny, patrząc na tych dwóch ludzi, rozgadanych, pełnych podziwu dla rzeczy, które były dla mnie zwykłe, powszednie. Weseliło się cudnemi promieniami słońce, oblewając ziemię srebrzysto złotą powodzią. Radośnie warczał motor, a my płynęliśmy ponad ziemią tym śmiałym ptakiem, któremu na imię P — POZF. I dziwiłem się, że do mnie nie przemówił pan Zagłoba, nie zagada imć Rzędzian. A oni ciągle w podziwie nad ziemią ową, nad lotem chyżym dyskurs zapamiętały wiedli, aż nadlecieliśmy nad Sochaczewską ziemię i, zniżywszy lot, patrzyliśmy na owe falujące łany pszenicy i żyta. Na lasy zielone, na wody srebrzyste, na dale błękitne. I jeszcze weselej zrobiło nam się na duszy, że tak piękna i bogata jest nasza Ojczyzna.

Aż nagle dziwnie spoważniał pan Zagłoba. Zaduma osiadła na czole. Zamyśleniem rozgorzały oczy. Rzekły usta.

— Ciebie witam, Druga Rzeczpospolito, ja syn Pierwszej. Idziesz potężna, bogata, wdzięków ślicznych pełna, i upić możesz czarem jak owo nasze stare wino.

— Witam Cię w orlim rozpędzie sławy Rzeczypospolito ładu, spokoju, równości i pracy. Rzeczypospolito Piękna, Miłości i Dobroci. Rzeczypospolito wszelakiego dobra.

I otworzył szerokie ramiona pan Zagłoba a twarz przyoblekła mu się w anielski wyraz dobroci, aż pan Rzędzian z podziwu pochylił się ku przodowi.

— Toć jegomości jeszczem nigdy tak górnie mówiącego nie słyszał. A i statysta jakowyś piękniej nie wywiódłby . . .

— Cicho, Rzędzian, cicho. . . jesteśmy w Drugiej Polsce, w tej samej, w takiej samej, naszej, ale w innej, innej . . .

Silniej zawarczał motor.

. . . .

Głuchy, jednostajny głos motoru dochodził zdala. Otworzyłem oczy. Pokój zalewały słoneczne promienie. Zapachy dojrzałych koniczyn wtargnęły z wiatrem, który uderzył zlekka o ramy okiennic.

Słońce całowało zboża — promienne, radosne, migotliwe. Tężyzną życia, zwycięzką pieśnią, a rozpędem mocy obwieszczał motor zwycięzką pieśń przestworzy. I znalazłem wzrokiem zwycięzcę. Płynął spokojnie, równo, wyrachowanie.

I mimowoli zacząłem powtarzać wyrazy, które od kogoś we śnie czy na jawie słyszałem.

— Witam Cię, Druga Rzeczypospolito w orlim rozpędzie słowy. . . W zwycięskim furkocie twych samolotów . . .

— Witam Cię z zygzakami powietrznych linij, takich samych jak te, po której oto płynie ten statek. Witam Cię zwycięzki ptaku P—POZF, synu „Aero", który lecisz co dnia z Poznania do stolicy kraju i widzę w tobie przodownika innych, twych braci, którzy będą niezadługo w owych zygzakach powietrznych linji przecinali w radosnym warkocie motorów kraj cały.

Nowe legitymacje członkowskie.

Komitet Wojewódzki LOPP w Poznaniu przystąpił do wydania nowych członkowskich legitymacyj. Przyjęty już został artystycznie wykonany wzór. Do legitymacyj tych wlepiać się będzie co miesiąc w odnośny kwadrat znaczek płatniczy. W ten sposób będzie można obecnie łatwo stwierdzić, czy opłacona została składka.

Zaznaczamy przy sposobności, że posiadanie legitymacji członkowskiej LOPP daje pewne przywileje, np. linje komunikacji lotniczej przyznają członkom Ligi zniżkę.

Przez wprowadzenie nowych legitymacyj usunięty zostanie nareszcie brak, dotkliwie odczuwany przez wszystkie Koła.

Objazdowa Wystawa Lotnicza.

Przybyła do Poznania z objazdu po Zagłębiu Dąbrowskiem nasza ruchoma Wystawa Lotnicza, własność Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Poznaniu. Wystawa ta, jak wiadomo, mieści się w dwóch wagonach kolejowych i jest ciekawym przeglądem całokształtu lotnictwa, co zawdzięcza umiejętnemu doborowi eksponatów. Wielką atrakcją Objazdowej Wystawy Lotniczej są radjo-koncerty. Radjo funkcjonuje stale. Prelegenci wystawowi służą zwiedzającym wyczerpującemi objaśnieniami.

Ledwo jednak Wystawa powróciła — gdy już znowu wyrusza w dalszą drogę! Po uzupełnieniu jej nowymi eksponatami, po zupełnej reorganizacji — uda się ona na południe Wielkopolski. Bowiem pomimo licznych zgłoszeń innych Komitetów Wojewódzkich, pragnących Wystawę wypożyczyć dla siebie, nie oddamy jej, dopóki nie obiegnie ona wszystkich, najmniejszych nawet, zakątków Wielkopolski. Pragniemy, by wszyscy nasi członkowie zwiedzili wagony.

Zwiedzajcie Wystawę Lotniczą! Jest to jedyna w swoim rodzaju i wyjątkowa sposobność!

Kronika.

LWÓW.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie wydał ostatnio wycinanki lotnicze dla młodzieży: dwupłatowiec bojowy S. V. A. jednosiedzeniowy. Cena egzemplarza: 60 gr. Wycinanki te nie ustępują miejsca wycinankom bydgoskim, które, jak wiadomo, zostały rozchwytane.

POZNAŃ.

W dniu 30. maja rb. na lotnisku w Ławicy odbył się konkurs Modeli Lotniczych (I. Wszechpolski Konkurs Mod. Lotniczych). Kierował pracami przygotowawczemi p. Bolesław Grajeta, Sąd Konkursowy tworzyli pp. por. Grzmilas, red. Ostrowski, mjr. Szczudłowski i dyr. Wawrzyniak. Startowało ogółem 19 modeli, zgłoszono zaś 27. Mimo silnego wiatru wyniki konkursu uważać należy za bardzo dobre. Najlepszy wynik dał model Atejarg 78, wykonany przez Romana Brożka. Model ten, w czasie 25 i pół sekund, **przeleciał 250,40 metrów**, osiągając 18 metrów wysokości. Pozatem zanotowano loty na 210 m., 200 m., 172,30 m., 160 m. itd.

Wystawa prac Kół Młodzieży Czerwonego Krzyża. Na otwartej w dniu 20. maja w gimnazjum im. Bergera w Poznaniu Wystawie Prac Kół Młodzieży Czerwonego Krzyża obficie reprezentowany jest dział modeli lotniczych. Uczniowie gimnazjum wystawili ogółem 21 modeli, w tem 2 modele kadłubowe okryte, 1 model kadłubowy nieokryty, 10 modeli rekordowych (kaczki) i 8 normalnych belkowych. Modele te są wynikiem pracy Koła Modelarskiego, założonego przez LOPP i prowadzonego przez p. B. Grajetę.

WARSZAWA.

Wyniki Pierwszego Wszechpolskiego Konkursu Modeli Lotniczych, zorganizowanego w dn 2—30 maja 1926 r. przez Redakcję „MŁODY LOTNIK".

Konkurs rozpadał się na dwa działy: I. Modeli latających, II. Modeli redukcyjnych. Ogółem wzięło udział w konkursie wszechpolskim 98 modeli latających i 42 modeli redukcyjnych.

I. MODELE LATAJĄCE.

Modele latające zostały podzielone na 3 klasy.

Klasa A — modele kadłubowe, pędzone gumą, z odległością haków 70 cm. i większą.

Klasa B — modele bezkadłubowe, pędzone gumą, z odległością haków mniejszą niż 70 cm.

Klasa C — modele rekordowe dowolnej konstrukcji.

Modeli z klasy A zgłoszono zaledwie kilka, które dały wyczyny słabe. Najdłuższy lot modeli tej klasy trwał 6,25 sek. na przestrzeni 20,5 m. (model p. Sosnowskiego z Białegostoku).

Modeli klasy B zgłoszono 81. Najdalszy lot z ręki wyniósł 117 metrów (model p. Krzemińskiego z W-wy). Najdłuższy trwał 17 sek.), model p. Matusewicza z Wilna (Najdalszy lot ze startu z ziemi 56 m.), model p. Rukata z W-wy (Najdłuższy 17 sek.), model p. Rukata (Największa wysokość — 23 m.) model p. Bobrowskiego).

Modeli klasy C zgłoszono 11. Najdalszy lot modeli tej klasy wyniósł 250,4 m. (model p. Brożka z Poznania). Najdłuższy lot trwał 28 sek., (model p. Nowaka z Poznania). Największa wysokość 18 m., (Model p. Brożka). Wszystkie modele klasy C startowały z ręki.

NAGRODY.

Za modele z klasy A nagrody nie zostały przyznane ze względu na małą liczbę uczestników i słabe wyniki.

Za modele z klasy B nagrody otrzymali:

I nagrodę (żeton srebrny pozłacany) Wiktor Krzemiński, uczeń III Kursu Szkoły Technicznej w Warszawie (najlepszy lot 117 m. w 16 sek.).

II nagrodę (żeton srebrny — Jan Rukat, uczeń IV kursu szkoły Technicznej w Warszawie (najlepszy lot 79,5 m. 17 sek.).

III nagrodę (żeton bronzowy) Władysław Matusewicz, uczeń IV kl. z Wilna (najlepszy lot 57,2 m. w 17 sek.).

Wyróżniono modele pp. Feliksa Kayera, ucz. II kl. gimn. im. Reja, F. Midaka (najdł. lot z ziemi 15 sek.), pilota R. Peltza.

Za modele Kategorji C. otrzymali:

I nagrodę — Roman Brożek z Poznania (najlepszy lot 250,4 m. 25,5 sek.).

II nagrodę — Edward Nowak z Poznania (najlepszy lot 200,4 m. 28 sek.).

III nagrodę — Zbigniew Zenkteller z Poznania (najlepszy lot 115,9 m. 15 sek.).

II. MODELE REDUKCYJNE.

Modele redukcyjne dzieliły się na 2 klasy:

A. Modele w skali 1 : 100 i większej (małe) i B. modele w skali mniejszej niż 1 : 100 (modele duże).

Za modele małe otrzymali:

I nagrodę — p. Tadeusz Kondracki, student W. S. H. z Warszawy.

II nagrodę — p. Ludgard Podwysocki, ucz. 5 kl. gimn. im. Batorego z Warszawy.

Za modele duże nagrodzeni zostali:

I nagrodę — p. Bohdan Grzeszczak, ucz. III kursu Szkoły Techn. z Warszawy.

II nagrodę — p. Gackowski z Poznania.

Główny Sąd Konkursowy.

(—) Falkiewicz. (—) Cz. Witoszyński. (—) W. Woyna.

Za zgodność: (—) J. Osiński.

WILNO.

Dnia 19. maja wieczorem przyleciał z Warszawy do Wilna zakupiony przez Komitet powiatowy Ligi O. P. P. Wileńsko-Trocki samolot typu Potez VIII. przeznaczony do drużyny propagandowej Ligi O. P. P. W dniach 20. i 21. maja uskuteczniono z lotniska na Porubanku szereg lotów pasażerskich nad Wilnem.

Samolotem pilotował pilot Zarządu Głównego L. O. P. P. p. James Worledge, który w brawurowych lotach pasażerskich z panami B. Rynkunem i St. Romerem dwukrotnie przeleciał pod łukiem mostu Zwierzynieckiego na Wilji.

Komunikaty.

Redakcja „Wiadomości L. O. P. P." zwraca się do wszystkich Komitetów, pragnących zamieszczać na naszych łamach swe **komunikaty, kronikę, sprawozdania**, o nadsyłanie takowych co miesiąc, **najdalej do 15. każdego miesiąca.** Nadesłany materjał nie powinien przekraczać dwóch stron druku „Wiadomości L. O. P. P." i winien być pisany na maszynie, na jednej stronie arkusza.

Marszruta Objazdowej Wystawy Lotniczej.

13. VII. 1926 r. — Poznań, 14. VII — Stęszew, 15.—17. VII — Grodzisk, 18.—20. VII — Kościan, 21. VII — Racot, 22. VII — Bojanowo Stare, 23.—24. VII — Śmigiel, 25. VII — Wieleńowo, 26. VII — Rakoniewice, 27. VII — Opalenica, 28.—29. VII — Nowy Tomyśl, 30. VII—1. VIII — Zbąszyń, 2.—4. VIII — Wolsztyn, 5.—7. VIII — Leszno, 8.—9. VIII — Czempin, 10.—11. VIII — Mosina, 12.—13. VIII — Puszczykowo, 14. VIII — Poznań.

Z lotu ptaka.

POLSKA.

Nieudały lot por. Orlińskiego. W dniu 25. maja na terytorjum czeskiem, niedaleko od granicy niemieckiej, rozbił się Potez XXV z motorem o sile 480 MK, — aparat, na którym rozpoczął rajd Paryż-Tokio rodak nasz, por. Orliński. Pilot i mechanik wyszli cało.

Znowu pech. Następnego dnia po katastrofie por. Orlińskiego rozbił się na lotnisku mokotowskiem w Warszawie aparat „asa" francuskiego, kpt Pelletier d'Oisy, — również „Potez" XXV, na którym Francuz rozpoczął rajd: również Paryż—Tokio. Ale i tym razem nic się nie stało ani pilotowi, ani mechanikowi, w którego roli leciał znany inż. Carol.

ANGLJA.

Film w samolocie. Paryż, (PAL). Poraz pierwszy dokonano zdjęć filmowych w samolocie podczas rajdu, nad Croydon pod Londynem, w zeszłym tygodniu. Na pokładzie samolotu znajdowało się 14 osób wraz z artystami, pilotem i mechanikami.

BELGJA.

O puhar Gordon Bennetta. Bruksela, (PAL). 30 maja rb. odbył się w Antwerpji konkurs balonów wolnych o jedenasty puhar Gordon Bennetta. Udział w konkursie wzięło 18 balonów, reprezentujących 7 państw.

FRANCJA.

Zawody w Vincennes. Paryż (PAL). Do komitetu organizacyjnego święta lotniczego w Vincennes wpłynęły zgłoszenia do udziału w zawodach z następujących zakładów lotniczych: Potez, Morane, Blériot, Caudron, Hanriot, Dewoitine, Breguet. Towarzystwo Międzynarodowe Komunikacji Powietrznej CIDNA weźmie udział w tej doniosłej manifestacji lotniczej, wysyłając do Vincennes trzymotorowy płatowiec Caudron. W lotach awjonetek o 5 litrach benzyny weźmie udział między innemi awjonetka Caudron typu 109 z silnikiem Salmson 40 MK.

NIEMCY.

Konwencja Lotnicza z Niemcami. Paryż (PAL). Ważna dla stosunków z Niemcami konwencja lotnicza podpisana została na Quai d'Orsay przez przedstawicieli Niemiec, Anglji, Belgji, Włoch, Francji i Japonji. Konwencja normuje ostatecznie połączenie lotnicze z Niemcami, zawieszone od czasu wojny.

NORWEGJA.

Amundsen. 13. maja o godz. 2-ej w nocy sterowiec Amundsena „Norge" przeleciał nad Biegunem Północnym. Sterowiec zniżył lot. Wówczas Amundsen zrzucił flagę norweską, kom. Nobile włoską, zaś Ellsworth — Stanów Zjednoczonych. 14. maja „Norge" wylądował w Nome (Alaska). Załoga nie spała przez 58 godzin. Lot wywołał niesłychany entuzjazm w Norwegji i we Włoszech.

STANY ZJEDNOCZONE.

Zdobycie Bieguna Północnego. Człowiekiem, który pierwszy zdobył Biegun Północy śmiałym przelotem na płatowcu Fokkera, noszącym imię Józefiny Ford (córki fabrykanta), — był pułkownik E. Byrd. W dniu 10. maja Byrd odbył ów lot historyczny, trwający 15 godzin 30 min., poczem powrócił na Szpicberg. Przed odlotem „Norge" widział się płk. Byrd z Amundsenem, z którym zamienił podarunki. Gdy „Norge" odleciał, — Byrd odprowadzał sterowiec przez pewien czas na swym płatowcu. Tak więc na Biegunie Północnym są już dwie flagi Stanów Zjednoczonych, a niedługo przypuszczalnie spadnie tam trzecia, rzucona przez kpt. Wilkinsa, którego ekspedycja wyruszyć ma w najbliższym czasie.

WŁOCHY.

600 nowych płatowców dla Włoch. Rzym (PAL). Według informacyj, udzielonych redakcji „Giornale d'Italia" przez Podsekretarza Stanu dla Lotnictwa, generała Bonzani, ma się wzbogacić włoska flota powietrzna o 600 płatowców, z tych 250 całkowicie metalowych. Co do ilości płatowców myśliwskich staną w ten sposób Włochy na pierwszem miejscu.

Redakcja i Administracja: Poznań, Komitet Woj. L. O. P. P. Wały Zygmunta, Dyrekcja Kolei Państwowych, pokój 37, tel. 20-83
Godziny urzędowe: 10—14, 17-19.

Czcionkami Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 37.